

Table des matières :

1 - LE PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN	3
1a) Qu'est-ce que le projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon ?.....	3
1b) Pourquoi un projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon ?.....	3
2 - LA CONCERTATION (ORGANISATION, DOCUMENTS, ETUDES, ...)	4
2a) En quoi consiste la démarche de concertation ?	4
2b) Quel est le rôle de la garante de la concertation ?	4
2c) Comment exprimer son avis sur le projet et les scénarios ?	5
2d) A quoi va servir la concertation ?	5
2e) Doit-on s'inscrire pour participer aux ateliers grands publics ?	5
2f) Accessibilité des informations sur le site.....	6
2g) Relais d'information sur le territoire ?.....	6
2h) Quels étaient les objectifs des ateliers de pré-concertation menés en fin d'année 2017	8
2i) Comment seront exploitées les informations issues des enquêtes, questionnaires et contributions	8
2j) Dans le tableau de comparaison des scénarios, pourquoi les 5 objectifs identifiés sont-ils différents de ceux définis lors des études diagnostic et de la pré-concertation ?	9
2k) Est-il possible d'affecter des points à chacun des symboles utilisés ? Si oui quelles en seraient les valeurs ?	9
2l) Comment ont été associés les acteurs environnementaux du projet ?	9
2m) Le département a-t-il fait appel à des fonctions facultatives auprès de la garante de la CNDP ? Si oui lesquelles ?	9
2n) Pourquoi le Conseil départemental ne se montre-t-il pas plus franc en exprimant explicitement sa préférence pour le scénario 3 ?	9
2o) Le Conseil Départemental pourrait-il faire connaître au public le nom du président du Comité de Pilotage du Projet ainsi que le nombre de réunions organisées durant les deux premières phases de concertation ?	10
2p) La révélation de résultats partiels sur le choix des scénarios avant la fin de la concertation ne constitue-t-elle pas une irrégularité de la procédure ?	10
2q) Pourquoi le compte-rendu de l'atelier TCSP du 25 juin n'est-il pas aussi complet que les autres ?	10
2r) Quelles sont les suites de la concertation ?	10
2s) La Région a-t-elle été associée au projet ?	10
3 - ANALYSES ET DONNEES TERRITORIALES.....	11
3a) Sur quelles études repose le projet ?	11
3b) Où pouvons-nous trouver des données chiffrées relatives à la fréquentation et à l'accidentologie de la RD3 ?	11
3c) Quel est le statut des pistes forestières, et quelle utilisation serait possible ?	11
3d) Où trouver les résultats de l'inventaire de biodiversité ?	12
3e) L'analyse environnementale présentée ne sous-estime-t-elle pas l'impact du scénario 2 ?	13
4 - SCENARIOS ET SOLUTIONS	14
4a) Quels sont les différents scénarios pour le projet ?	14
4b) Comment les scénarios du projet ont-ils été élaborés ?	15
4c) La cohabitation des navettes et des cyclistes sur la piste cyclable ne représente-t-elle pas un danger ?	15
4d) Pourquoi Arès ne bénéficie pas d'un aménagement routier entre le futur rond-point d'Andernos et la RD106 ?	16
4e) Depuis Arès, pourquoi n'y a-t-il pas une ligne de bus directe vers Bordeaux ?	16
4f) A quand une piste cyclable jusqu'à Lubec (la route est très dangereuse) ?	16
4g) Crédibilité de la démarche – Choix d'un scénario par les porteurs du projet.....	16
4h) Ne peut-on pas trouver un compromis afin de s'écarter des zones d'habitation du secteur de Mouchon et de Lubec et de tenir compte des activités économiques existantes ?	17

4i) Pourrait-on envisager de revoir les fréquences de la ligne 610 et les possibilités de correspondance avec la gare de Biganos avant même de lancer un projet quelconque	18
4j) Serait-il possible d'avoir une ligne de bus qui partirait de Marcheprime longerait l'avenue de Verdun à Lacanau de Mios pour aller au pôle Santé de la Teste de Buch ?	18
4k) Ne peut-on pas envisager deux lignes de navettes électriques se partageant le tronçon Lège-Biganos ?	19
4l) Pourquoi ne pas laisser un projet de tram sur site propre ou sur les emprises cyclables et voies SNCF ?	19
4m) Où sont les pistes cyclables en particulier sur Lanton ?	19
4n) Concernant les bus et la navette ? quels horaires ? Quelle fréquence ?	19
4o) Pourquoi aller mettre le service de bus en périphérie des villes ?	19
4p) Est-il possible de mixer les solutions des différents scénarios?	20
4q) Pourquoi ne pas raccorder la piste cyclable existante aux plages, bassin de baignade, bourgs, écoles commerces, campings ?	20
4r) Pourquoi ne pas créer de pistes cyclables entre les pôles d'échange ?	20
4s) Pourquoi ne pas remettre en état les pistes forestières notamment celle qui relie Blagon à Lubec pour délester la RD3 ?	20
4t) Est-il possible à ce stade d'avoir une information sur les coûts d'investissement de chaque scénario par collectivité ?	20
4u) Avez-vous tenu compte de l'état actuel des pistes forestières dans le cadre du scénario 2 ?	20
4v) Comment évaluer le projet dans sa globalité avec aussi peu d'éléments sur les transports en commun et les pistes cyclables ?	20
4w) Scénario n°2 et traversée du Hameau de Lubec	21
5 - REPONSES A DES DEMANDES PARTICULIERES	21
5a) Demande d'une étude complémentaire pour un projet « Tram-train » entre Arès et Biganos - Organisation d'un atelier supplémentaire	21
5b) Quelles garanties peut-on prévoir pour maîtriser l'urbanisation dans le cadre du projet de déplacements durables du nord Bassin ?	22
5c) Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme du territoire ?	22
5d) Pourquoi ne pas concevoir les déplacements à l'échelle du Pays BARVAL ?	22
5e) Y'a-t'il eu une étude d'impact sur ces trois propositions ?	22
5f) Comment comptez-vous sécuriser le passage des animaux ?	23
5g) Comment traiter les néo-déplacements ?	23
5h) Pouvez-vous définir les principes auxquels doivent obéir les déplacements durables ?	23
5i) Demande de mobilisation des compétences de statisticiens reconnus	23
5j) Création d'une liaison routière côté sud avec l'A660	23
5k) Mios ville isolée	24

1 - LE PROJET DE DEPLACEMENTS DURABLES DU NORD BASSIN

1a) Qu'est-ce que le projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon ?

Le projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon (PDDNB) est un **projet porté par l'ensemble des collectivités locales compétentes en matière de mobilité sur le territoire** : le Département de la Gironde, la COBAN, le SYBARVAL, la Région Nouvelle-Aquitaine et les 8 communes de la COBAN (Lège Cap-Ferret, Arès, Andernos, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime et Mios). Ce projet est réalisé en complémentarité des démarches de la COBAN (schéma des « Mobilités » et schéma des « Modes doux »), du SYBARVAL (Plan climat) et des communes (en charge de l'urbanisme et de l'aménagement de l'espace public).

C'est **le premier projet qui appréhende les mobilités dans leur ensemble** et qui permet de redéfinir les conditions de déplacements sur le Nord Bassin d'Arcachon.

Il fait l'objet d'une **méthode de travail participative et d'une concertation préalable au titre du Code de l'environnement** qui se déroule du 14 mai au 30 juin 2018, que le Département de la Gironde a souhaité mettre en œuvre et porter tout **en associant les acteurs et le public à une réflexion globale et coordonnée sur le système des mobilités du territoire, répondant aux attentes et besoins des habitants.**

1b) Pourquoi un projet de déplacements durables du nord Bassin d'Arcachon ?

Trois raisons principales justifient la mise en œuvre du projet. Tout d'abord, **les besoins en matière de mobilité sur le territoire sont anciens**. Ensuite, plusieurs constats rendent aujourd'hui compte de **la nécessité de repenser globalement et durablement la mobilité sur le territoire** : l'attractivité limitée des modes de déplacements alternatifs à la voiture, les difficultés de circulation sur la RD3, l'insécurité des déplacements et la nécessité de préserver l'environnement naturel exceptionnel du Bassin d'Arcachon. Enfin, il ressort de ces constats que **la réponse à apporter doit être globale, coordonnée et doit prendre en compte l'ensemble des compétences en matière de mobilité**. Cette dernière est au cœur du quotidien de chacun.

Associer les acteurs du territoire et les habitants à l'élaboration du projet en permettant l'expression de tous, c'est assurer une réponse aux attentes du territoire.

2 - LA CONCERTATION (ORGANISATION, DOCUMENTS, ETUDES, ...)

2a) En quoi consiste la démarche de concertation ?

D'octobre 2017 à janvier 2018, le Département de la Gironde a pris l'initiative d'une pré-concertation associant plus d'une centaine d'acteurs du territoire à l'identification des principaux enjeux du projet et à l'émergence de réponses permettant d'améliorer le système des mobilités existant. Les différents scénarios proposés à la concertation sont issus de cette pré-concertation.

Du 14 mai au 30 juin 2018, le projet fait l'objet d'une concertation préalable au titre du code de l'Environnement, qui est encadrée par la garante de la concertation, Hélène Sarriquet, nommée par la Commission nationale du débat public. Sur la base des trois scénarios proposés, la concertation préalable doit permettre l'expression des avis de tous pour contribuer à l'élaboration d'un projet correspondant aux attentes et besoins du territoire.

Le dispositif de la concertation préalable comprend 15 temps de concertation répartis sur le territoire de la COBAN :

- 2 réunions publiques d'ouverture
 - 15 mai à 18h30 à l'espace culturel de BIGANOS
 - 17 mai à 18h30 à la salle du Broustic à ANDERNOS-LES-BAINS
- 2 ateliers participatifs ouverts à tous pour hiérarchiser les scénarios du projet
 - 30 mai à 18h30 au centre d'animation de LANTON
 - 14 juin à 18h30 à la salle des fêtes d'AUDENGE
- 5 temps d'échange en gares et sur des espaces publics des communes concernées
 - 29 mai à 16h à la gare de BIGANOS
 - 31 mai à 16h à la gare de MARCHEPRIME
 - 4 juin à 14h à la mairie de LÈGE CAP-FERRET
 - 6 juin à 14h à la salle des fêtes de MIOS (atelier à destination des personnes âgées)
 - 23 juin à 11h sur l'esplanade Dartiguelongue à ARÈS
- 4 ateliers thématiques : avec le public scolaire, les entreprises, les personnes âgées ainsi que les personnes en insertion sociale
 - Le 22 mai à 11h30 au lycée d'ANDERNOS-LES-BAINS (public scolaire)
 - Le 24 mai à 11h30 au collège d'AUDENGE (public scolaire)
 - Le 28 mai à 18h avec les entreprises au domaine de Certes à Audenge
 - Le 5 juin à 8h30 avec les personnes en insertion sociale au pôle emploi à Biganos
- 2 réunions publiques de clôture
 - 27 juin à 18h30 à la salle des fêtes d'AUDENGE
 - 29 juin à 18h30 à la salle Brémontier à ARÈS

2b) Quel est le rôle de la garante de la concertation ?

Désignée par la Commission nationale du débat public, Madame Hélène Sarriquet, la garante, a pour mission de **veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation préalable dans le respect des règles du Code de l'environnement** : transparence de l'information, expression de tous et écoute mutuelle. Afin de l'assister dans cette tâche Monsieur Jean-Marc Rebière a été nommé en appui. Elle est chargée de veiller à ce que la concertation permette de **favoriser l'expression du public** et elle permet de faciliter le dialogue entre tous les acteurs de la concertation, sans émettre d'avis sur le fond du projet.

En effet, **la garante est neutre et indépendante**. Sa mission est de **s'assurer de la qualité, de la sincérité, de l'intelligibilité des informations diffusées** par le maître d'ouvrage. Elle **veille également à la participation du public**, à sa réelle possibilité de formuler des questions, de présenter des observations et propositions, afin d'obtenir des réponses du maître d'ouvrage.

Elle veille au respect des principes retenus par la CNDP, tels que :

- **la transparence** : l'information doit être mise à disposition, partagée et compréhensible par tous (les études réalisées doivent être accessibles),
- **l'équivalence** : chaque personne a le droit de s'exprimer et contribuer au débat,
- **l'argumentation** : chaque intervention ou position est prise en considération pour autant qu'elle soit argumentée.

Elle est présente pour **s'informer et faire des suggestions sur les modalités de la concertation** mises en œuvre par le maître d'ouvrage, pour **participer aux temps de la concertation préalable** (comités de suivi, ateliers et réunions publiques) et pour exercer, si besoin, un rôle de secours. Enfin, c'est elle qui **rédigera le bilan de la concertation**, qui sera transmis au maître d'ouvrage et qui sera rendu public.

2c) Comment exprimer son avis sur le projet et les scénarios ?

Tout au long de la concertation préalable, tous les habitants du territoire ont la possibilité d'exprimer leur avis et peuvent contribuer au projet :

- en **participant aux réunions publiques et ateliers participatifs** : 15 temps d'échanges sont proposés sur le territoire des 8 communes concernées par ce projet (voir rubrique ci-dessous)
- en **donnant votre avis** directement dans les **registres mis à votre disposition dans les 8 mairies** concernées
- **en apportant votre contribution dans le formulaire** proposé sur la page internet dédiée au projet dans la rubrique « Registre de vos contributions » :

<http://enquetes33.extra.gironde.fr/enquetes33/index.php/142198?lang=fr>

- en **complétant le questionnaire** proposé sur la page internet dédiée au projet dans la rubrique « Registre de vos contributions » :

<http://enquetes33.extra.gironde.fr/enquetes33/index.php/566359>

- auprès de Madame Hélène Sarriquet, **garante** de cette concertation préalable, nommée par la Commission Nationale du Débat Public par voie postale :
 - *Département de la Gironde Direction des Infrastructures – à l'attention de Madame Hélène Sarriquet – Garante de la concertation pour le PDDNB – Esplanade Charles de Gaulle – 33 074 Bordeaux Cedex*

2d) A quoi va servir la concertation ?

A l'issue de la concertation préalable, la garante établira dans le délai d'un mois un bilan restituant le déroulement de cette concertation. Il sera transmis à la Commission Nationale du Débat Public et aux porteurs du projet. Ce bilan sera rendu public par publication sur le site du projet.

Dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan de la garante, les porteurs du projet communiqueront sur les mesures qu'ils jugeront nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

2e) Doit-on s'inscrire pour participer aux ateliers grands publics ?

Deux ateliers grands publics sont programmés :

- le mercredi 30 mai, 18h30' au centre d'animation de Lanton
- le jeudi 4 juin, 18h30' à la salle des fêtes à Audenge

La participation à ces 2 ateliers ne nécessite pas d'inscription préalable.

2f) Accessibilité des informations sur le site

Le site est accessible à l'adresse suivante :

<https://www.gironde.fr/grands-projets/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin>

Vous trouverez ci-dessous le plan du site dédié au Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin. Une présentation détaillée est proposée en annexe de cette FAQ avec la fiche n°8 :

La concertation préalable

- Présentation générale de la concertation préalable
- Les rendez-vous de la concertation préalable (Calendrier et lieu des différents rendez-vous)
- Comptes rendus des réunions publiques (2 réunions d'ouverture, 2 ateliers grands publics et 2 réunions de clôture)
- Les documents et études utiles (toutes les études ayant servi de référence pour dans l'élaboration du PDDNB)
- une présentation des scénarios est disponible dans le dossier de concertation.

Registre de vos contributions

- Pour contribuer (Espace de contribution où vous pouvez poser vos questions, contribuer et remplir un questionnaire)
- Vos contributions (Document intégrant vos questions et contributions)
- Synthèse de vos questionnaires (Espace proposant la synthèse des questionnaires proposés aux publics rencontrés lors des 9 temps d'échange particulier)
- Réponses à questions – FAQ (Document proposant des réponses à vos questions organisé sous la forme d'une FAQ)

Présentation du projet

- Description du projet

Les enjeux pour le territoire

- Rappel des principaux enjeux pour le territoire pris en considération par les porteurs du projet au lancement du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin.

Phase préparatoire à la concertation (Automne 2017)

- Documents présentés et comptes rendus des ateliers organisés avec les acteurs du territoire sur la période allant d'octobre 2017 à janvier 2018.


2g) Relais d'information sur le territoire ?

Le site dédié au projet est accessible à l'adresse suivante :

<https://www.gironde.fr/grands-projets/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin>

Les informations concernant le déroulement de la concertation préalable sont relayées par les communes du territoire, notamment sur leurs sites internet :

Mios :		http://www.villemios.fr/concertation-publique-organisee-par-le-departement-sur-les-deplacements-durables-dans-le-nord-bassin/
---------------	---	---

<p><u>Biganos :</u></p>		<p>http://villedebiganos.fr/actualites/projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin-darcachon/</p>
<p><u>Audenge :</u></p>		<p>http://www.mairie-audenge.fr/actualites/item/1748-projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin</p>
<p><u>Lanton :</u></p>		<p>https://www.mairie-lanton.fr/projet-de-deplacement-durables-du-nord-bassin.html</p>
<p><u>Andernos :</u></p>		<p>http://www.andernoslesbains.fr/actualites/2661-projet-de-deplacements-durables-du-nord-bassin.html</p>
<p><u>Arès :</u></p>		<p>https://ville-ares.fr/projet-de-deplacements-durables-nord-bassin-darcachon/</p>
<p><u>Lège-Cap-Ferret :</u></p>		<p>http://www.ville-lege-capferret.fr/module-Contenus-viewpub-tid-3-pid-313.html</p>
<p><u>Marcheprime :</u></p>		<p>https://www.ville-marcheprime.fr/participation-publique</p>
<p><u>COBAN</u></p>		<p>http://www.coban-atlantique.fr/module-Contenus-viewpub-tid-2-pid-132.html</p>
<p><u>SYbarval</u></p>		<p>https://www.sybarval.fr/</p>

2h) Quels étaient les objectifs des ateliers de pré-concertation menés en fin d'année 2017

Entre octobre 2017 et janvier 2018, le département de la Gironde a organisé en lien avec la garante de la concertation préalable nommée par la CNDP, une phase préparatoire à la concertation avec les acteurs publics, socio-économiques et associatifs du territoire.

Cette phase de pré-concertation s'est articulée autour d'ateliers de travail collectifs portant sur quatre grandes thématiques validées par les acteurs du territoire : développement économique et attractivité du territoire, forêt et sylviculture, mobilités, préservation de l'environnement.

12 réunions ont ainsi été organisées avec en moyenne 17 participants par rendez-vous.

L'objectif du travail en ateliers thématiques était de définir ensemble les principaux enjeux à prendre en compte dans la définition du projet. Cette phase de pré-concertation a permis de mettre en évidence les enjeux suivants :

- La préservation du cadre de vie du territoire ;
- La préservation des milieux naturels ;
- L'amélioration des offres de déplacement alternatives à la voiture
- La sécurisation des déplacements et des interventions des secours ;
- La cohérence du projet avec le développement du territoire
- L'accessibilité physique et géographique des infrastructures et des services.

Ce travail a également confirmé que l'offre de mobilité existante est inadaptée aux besoins de déplacement actuels et qu'il y a nécessité de la faire évoluer.

Plusieurs réponses ont été proposées pour améliorer les solutions de déplacement alternatives à la voiture, pour le développement de l'intermodalité, pour l'optimisation du réseau routier ou encore pour la communication et la sensibilisation des publics aux offres de mobilité. Le détail de ces réponses est présenté dans le dossier de concertation (p.27 et 28).

2i) Comment seront exploitées les informations issues des enquêtes, questionnaires et contributions

Le dispositif de concertation mis en œuvre propose de multiples supports pour permettre au public de contribuer : questionnaire grand public accessible en ligne et en mairie, contributions (questions et avis) en ligne, enquêtes réalisées dans le cadre des temps d'échange avec certains publics et ateliers de travail.

Les enquêtes réalisées dans le cadre des temps d'échange et les données issues des ateliers de travail sont mises en ligne au fur et à mesure de la rédaction des comptes-rendus : voir dans la sous-rubrique « les comptes-rendus des réunions publiques » dans la rubrique « la concertation préalable » :

- Les informations issues des enquêtes des temps d'échange sont exploitées puis proposées sans contrôles extérieurs. Elles sont fournies à titre d'information au public ;
- Les informations issues des ateliers sont accompagnées des échanges et commentaires proposés au cours des ateliers ;

Les réponses au questionnaire grand public sont extrêmement nombreuses. A la date de rédaction de cette réponse dans la FAQ, nous avons reçu presque 650 questionnaires. L'objectif sera d'en proposer une synthèse pour les réunions publiques de clôture des 27 et 29 juin.

Aujourd'hui, nous mettons à disposition du public les contributions proposées aux questions 8 et 18 via le questionnaire en ligne. Ce document accessible dans la sous-rubrique « Synthèse de vos questionnaires » de la rubrique « Registre de vos contributions » doit permettre au public de profiter des avis exprimés concernant les 3 scénarios.

Précisons que ces avis n'ont pas vocation à être traités via la FAQ. Ils constituent un complément au document « Vos contributions » et à la FAQ. D'un point de vue statistique, cette participation soutenue nous permet d'apprécier l'intérêt du public pour cette concertation et l'efficacité des outils de participation qui sont proposés.

Les contributions (questions et avis) proposées par les participants via le formulaire « Vos questions / vos avis » de la rubrique « Registre de vos contributions » sont accessibles au public via le fichier « Vos contributions » proposées dans la sous-rubrique éponyme de la rubrique « Registre de vos contributions ».

La réponse par le Département aux questions posées est intégrée dans le présent document accessible dans la sous-rubrique éponyme de la rubrique « Registre de vos contributions ». Ce document est actualisé à mesure du traitement des contributions.

L'ensemble de ces éléments permettra aux élus de décider des suites à donner à la concertation, en y intégrant tout ou partie de vos contributions, et en tenant compte des avis que vous avez exprimés.

2j) Dans le tableau de comparaison des scénarios, pourquoi les 5 objectifs identifiés sont-ils différents de ceux définis lors des études diagnostic et de la pré-concertation ?

En page 49, afin de faciliter la construction du tableau d'analyse, nous avons regroupé les 5 objectifs de la page 29 dans une rubrique libellée « Faire évoluer le système global des mobilités ». En procédant ainsi et en ajoutant un sous critère relatif à la mise en œuvre des 2 schémas de la COBAN, nous ne dénaturons pas le sens des objectifs de la page 29.

D'autre part, comme vous avez pu le constater, nous n'avons volontairement pas proposé de valeurs chiffrées ni attribuées de valeurs globales à chacun des scénarios car nous estimons que les appréciations proposées sont toujours discutables.

En faisant ainsi, nous proposons un tableau qui peut faciliter l'intelligence de l'analyse mais nous n'affirmons rien.

2k) Est-il possible d'affecter des points à chacun des symboles utilisés ? Si oui quelles en seraient les valeurs ?

Voir réponse précédente.

2l) Comment ont été associés les acteurs environnementaux du projet ?

Plusieurs organismes environnementaux ont été associés au suivi du projet à travers :

- des ateliers de pré-concertation menés en fin d'année 2017,
- leur présence au comité consultatif (dont font partie plusieurs organismes) dont le rôle est de suivre les différentes étapes de la concertation et de formuler des avis et des propositions en vue de son amélioration.

Les différents organismes environnementaux membres du Comité Consultatif sont, pour les plus connues, la Sepanso, la LPO ou encore Cistude Nature. Le Conservatoire Botanique Sud Atlantique a, quant à lui, été associé aux ateliers de fin d'année.

2m) Le département a-t'il fait appel à des fonctions facultatives auprès de la garante de la CNDP ? Si oui lesquelles ?

Outre les fonctions obligatoires de la garante de la concertation fixées par la CNDP (que sont pour rappel les fonctions d'observation, de rendre compte, de rappel du cadre et de recours), plusieurs fonctions facultatives peuvent être réalisées avec l'accord des parties prenantes. Au cours de la concertation, la garante a également joué un rôle de conseil méthodologique lors des ateliers grand public et de l'atelier TSCP au cours duquel elle avait demandé l'intervention d'un expert extérieur, et a assuré une fonction d'artisan du dialogue.

2n) Pourquoi le Conseil départemental ne se montre t'il pas plus franc en exprimant explicitement sa préférence pour le scénario 3 ?

Tout d'abord, les 3 scénarios proposés à la concertation préalable ont été élaborés par les différentes collectivités compétentes en matière de mobilité. Le département fait partie de ces collectivités.

D'autre part, il a été exposé au cours des différentes réunions publiques que le scénario n°1 était celui qui présenterait potentiellement les impacts les plus faibles sur les milieux naturels et qui serait financièrement le moins coûteux. Toutefois, ce scénario a été perçu comme étant le moins performant pour faire évoluer le système des mobilités existant. Il a également été exposé qu'en matière d'offres de déplacement, celles-ci devraient être positionnées au plus près des centres de vie pour optimiser leur efficacité. Les scénarios 2 et 3 sont les 2 scénarios qui intègrent cette vision du projet.

2o) Le Conseil Départemental pourrait-il faire connaître au public le nom du président du Comité de Pilotage du Projet ainsi que le nombre de réunions organisées durant les deux premières phases de concertation ?

Le Comité de pilotage du PDDNB est présidé par le Président du Conseil Départemental, M. Jean-Luc GLEYZE. Il est composé de Monsieur Alain Renard et Madame Anne Laure Fabre Nadler Vice-présidents du Département de la Gironde. Il est également composé des 8 maires de la COBAN, du Président de la COBAN, du président du SYBARVAL et du Vice-Président en charge des transports à la Région Nouvelle Aquitaine.

Il s'est à ce jour réuni à deux reprises dont une en amont de la phase de pré-concertation en octobre 2017 et une autre en amont de la phase de concertation préalable en mars 2018.

2p) La révélation de résultats partiels sur le choix des scénarios avant la fin de la concertation ne constitue-t-elle pas une irrégularité de la procédure ?

La présentation des résultats partiels a été faite dans un souci de transparence et de sincérité de la démarche. Elle vient compléter la liste des propositions d'amélioration des 3 scénarios connues à la date de la réunion publique. Ces éléments font partie des enseignements de la concertation préalable au même titre que les compte-rendus des 16 réunions organisées entre le 14 mai et le 30 mai 2018. Tous ces éléments viendront éclairer les décisions qui seront prises par les maîtres d'ouvrage concernant les suites à donner à ce dossier..

2q) Pourquoi le compte-rendu de l'atelier TCSP du 25 juin n'est-il pas aussi complet que les autres ?

Pour rappel, l'atelier dédié au Transport en commun en site propre initialement prévu le 21 juin 2018, a dû être décalé au 25 juin en raison de la non disponibilité de l'association COBARTEC. Compte tenu du souhait de publier le compte-rendu de cette rencontre avant la première réunion de clôture programmée seulement 48 heures après cet atelier il a été décidé de renvoyer vers les supports de présentation concernant les contributions et de privilégier les échanges qui ont suivi ces présentations.

2r) Quelles sont les suites de la concertation ?

La concertation préalable du PDDNB s'achève au 30 juin 2018.

Madame Sarriquet, garante de la concertation rédigera un bilan de cette concertation dans un délai d'un mois qui sera ensuite publié sur la page dédiée au projet.

Conformément au code de l'environnement, le maître d'ouvrage publiera ensuite dans un délai de 2 mois les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

D'autre part, les réunions publiques et la page participative du projet ont proposé un questionnaire au public lui permettant de s'exprimer sur ses attentes en matière d'information et de participation après la concertation préalable. Ces éléments seront détaillés dans les mesures que le maître d'ouvrage publiera conformément au paragraphe ci-dessus. Il pourra s'agir par exemple de groupes de travail et d'ateliers participatifs thématiques.

2s) La Région a-t-elle été associée au projet ?

La Région, compétente en matière de transport en commun (Réseau Transgironde) et transport ferroviaire (TER) a été associée à l'élaboration du dossier de concertation et des scénarios proposés. Elle fait partie du comité de pilotage.

Elle a participé à différents ateliers thématiques de la phase de pré-concertation et à différents rendez-vous de la concertation préalable.

3 - ANALYSES ET DONNEES TERRITORIALES

3a) Sur quelles études repose le projet ?

Le projet repose sur un diagnostic territorial qui a consisté en 3 études.

Dans un premier temps, un diagnostic territorial portant sur les aspects socio-économiques, les déplacements et le trafic routier a été réalisé, entre 2017 et début 2018 par le bureau d'étude EXPLAIN, sur la base d'une analyse documentaire des données et études existantes, ainsi que sur une série d'enquêtes de terrain.

Ensuite, une analyse de la sensibilité des milieux naturels, réalisée par le bureau d'étude BIOTOPE, entre 2017 et début 2018, a été prise en compte. Celle-ci s'est organisée en deux phases, la première a permis l'analyse des principaux enjeux environnementaux et la délimitation des secteurs d'intérêt écologique sur le périmètre global de l'aire d'étude (plus de 40 000 hectares) pour contribuer au choix d'un périmètre d'étude plus affiné, et ce, sur la base des données bibliographiques relatives aux milieux naturels ainsi que du bilan des zonages du patrimoine naturel et des continuités écologiques. La seconde phase a identifié des secteurs à enjeux au sein d'une aire d'étude affinée (12 000 hectares) sur la base de photo aérienne et de visites de terrain.

Enfin, un diagnostic environnemental complémentaire portant sur différents thèmes (aspects socio-économiques, paysages et patrimoines, milieux forestiers, cadre de vie, etc.) a été réalisé de 2017 à début 2018, par le bureau d'étude SEGIC.

Ces différentes études vont permettre d'alimenter les échanges de la concertation préalable sur le projet de déplacements durables du bassin d'Arcachon et sont disponibles dans leur intégralité sur la page dédiée au projet de déplacements durables du nord bassin d'Arcachon sur gironde.fr.

3b) Où pouvons-nous trouver des données chiffrées relatives à la fréquentation et à l'accidentologie de la RD3 ?

Les données relatives à la fréquentation et à l'accidentologie de la RD3 sont consultables dans l'étude réalisée par le cabinet EXPLAIN portant sur les déplacements, les aspects socio-économiques et les trafics routiers.

Ce document est mis en ligne sur le site internet dédié au projet : Rubrique « Concertation préalable », sous rubrique « Les documents et études utiles » :



ETUDES EXPLAIN "SOCIO ECO, DÉPLACEMENTS ET TRAFICS ROUTIERS" - FÉVRIER 2018 (ZIP - 37.93 Mo)

<https://www.gironde.fr/sites/default/files/2018-05/Etudes%202018-03-22%20-%20%28EXPLAIN%20Dplcts%20Trafics%29%20Rap%20PH1%20Diagnostics%20%28Vdef%29V2.zip>

Vous trouverez les données chiffrées aux chapitres « 1.5 - Analyse du réseau routier » et « 1.8 Sécurité » de ce dossier.

Pour obtenir des données récentes sur les trafics routiers vous pouvez également vous connecter sur la page internet du département :

<https://www.gironde.fr/deplacements/les-routes-et-ponts#progress-6>

3c) Quel est le statut des pistes forestières, et quelle utilisation serait possible ?

Les pistes forestières possèdent un statut différent selon les sections. Elles sont parfois uniquement accessibles à la défense incendie ou aux propriétaires riverains. Elles sont en d'autres endroits ouvertes à la circulation générale.















Elles pourraient être affectées intégralement à la circulation générale dès lors que tous les accès riverains et les obligations en termes de défense incendies seraient respectées.

3d) Où trouver les résultats de l'inventaire de biodiversité ?

Les données relatives à l'évaluation des sensibilités environnementales sont consultables dans l'étude réalisée par le cabinet BIOTOPE. Dans cette étude, des données d'inventaire récentes et passées ont été prises en considération. L'inventaire réalisé ne peut toutefois pas être considéré comme exhaustif à ce stade du projet.

Ce document est mis en ligne sur le site internet dédié au projet : Rubrique « Concertation préalable », sous rubrique « Les documents et études utiles » :

DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER :

-  [CONTRIBUTION DE LA COBAN \(PDF - 1.28 Mo\)](#)
-  [CONTRIBUTION C2B'A SUR LES MOBILITÉS NORD BASSIN - VAL DE L'EYRE \(PDF - 3.45 Mo\)](#)
-  [CONTRIBUTION BETEY ENVIRONNEMENT \(PDF - 687.34 Ko\)](#)
-  [CONTRIBUTION DE LA CCI DE BORDEAUX \(PDF - 1.16 Mo\)](#)
-  [CONTRIBUTION COBARTEC \(PDF - 377.01 Ko\)](#)
-  [CONTRIBUTION ECOCITOYENS DU BASSIN D'ARCACHON \(EBA\) \(PDF - 2.11 Mo\)](#)
-  [CONTRIBUTION PALCF \(PDF - 91.36 Ko\)](#)
-  [LIENS SCHÉMAS DES MOBILITÉS - COBAN ET SYBARVAL \(PDF - 381.97 Ko\)](#)
-  [ETUDE SEGIC DIAGNOSTICS ENVIRONNEMENT COMPLÉMENTAIRES 2018 \(PDF - 39.19 Mo\)](#)
-  [SEGIC - LIVRE 2 - ANALYSE COMPARATIVE DES 3 SCÉNARIOS \(PDF - 1.27 Mo\)](#)
-  [ETUDES BIOTOPE EVALUATION MILIEUX NATURELS MARS 2018 \(PDF - 11.47 Mo\)](#)
-  [BIOTOPE - LIVRE 2 - ANALYSE DES IMPACTS POTENTIELS DE SCÉNARIOS ROUTIERS SUR LES MILIEUX NATURELS \(PDF - 6.44 Mo\)](#)
-  [ETUDES EXPLAIN "SOCIO ECO, DÉPLACEMENTS ET TRAFICS ROUTIERS" - FÉVRIER 2018 \(ZIP - 37.93 Mo\)](#)
-  [EXPLAIN - LIVRE 2 - ANALYSE DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS ROUTIERS POUR APAISER LA RD3 \(PDF - 2.64 Mo\)](#)

Une fiche synthétique sur ce thème a également été rédigée. Elle contient les principales informations à retenir. Ce document est mis en ligne dans la rubrique Foire aux questions.

RÉPONSES À VOS QUESTIONS (FAQ)

fermer 




- Retrouvez sous forme de Foire Aux Questions, l'ensemble des réponses à vos questions, en date du 17 juin 2018, en téléchargeant le fichier ci-dessous.
Ce fichier sera mis à jour au fur et à mesure de votre participation.

DOCUMENT À TÉLÉCHARGER :

-  [RÉPONSES À VOS QUESTIONS EN DATE DU 17 JUIN 2018 \(PDF - 1.37 Mo\)](#)

- Fiches thématiques détaillées répondant à des questions posées en réunions publiques, lors des ateliers ou via les contributions en ligne :

DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER :

-  [ANALYSE DES DÉPLACEMENTS \(PDF - 2.09 Mo\)](#)
-  [ANALYSE DES DÉPLACEMENTS - ANNEXES \(PDF - 1.11 Mo\)](#)
-  [SÉCURITÉ \(PDF - 1.58 Mo\)](#)
-  [CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DE LA RD3 \(PDF - 1.01 Mo\)](#)
-  [CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DE LA RD3 - ANNEXES \(PDF - 5.08 Mo\)](#)
-  [PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS \(PDF - 4.14 Mo\)](#)
-  [COMPARAISON DES SCÉNARIOS \(PDF - 1.05 Mo\)](#)
-  [DESCRIPTION DU SITE INTERNET DU PROJET \(PDF - 1.06 Mo\)](#)

3e) L'analyse environnementale présentée ne sous-estime t'elle pas l'impact du scenario 2 ?

L'analyse environnementale réalisée, comme précisé au point précédent, ne peut être considérée comme exhaustive. Le projet, à ce stade d'avancement, a permis l'évaluation des sensibilités environnementales par surfaces homogènes à l'intérieur de périmètres ou fuseaux. Les impacts d'une infrastructure (et non pas d'un scénario) seront évaluables dès lors qu'un tracé sera défini. Des inventaires faune/flore plus fins, sur un cycle biologique complet de 12 mois, seront alors réalisés pour apprécier les effets directs et indirects, permanents et temporaires du projet sur l'environnement. Il n'est pas encore possible de statuer sur les impacts réels des différents scénarios. Il est seulement possible de dire que le fait de s'appuyer sur des éléments fragmentant du paysage déjà existants devrait permettre de limiter les impacts sur l'environnement. Cette hypothèse ne pourra être confirmée qu'après la réalisation des inventaires fins prévus à cet effet.

4 - SCENARIOS ET SOLUTIONS

4a) Quels sont les différents scénarios pour le projet ?

3 scénarios sont proposés à la concertation et soumis à débat et contributions. Ils dessinent 3 futurs possibles pour la mobilité sur le Nord Bassin d'Arcachon. Ils s'appuient sur un socle commun d'actions, dont les mesures sont issues des schémas « Mobilités » et « Modes doux » élaborés par la COBAN puis validés en février 2018. Ce socle commun d'actions comprend notamment :

- **L'amélioration des transports collectifs existants** (adaptation du fonctionnement de la ligne Transgironde N°610 et du Transport à la demande, renforcement des arrêts) ;
- **Le renforcement des pôles d'échanges** existants de Marcheprime et Biganos ;
- L'aménagements de sécurité afin d'améliorer les modes actifs ;
- **L'implantation de 5 carrefours de mobilité** dans les centres urbains de Lège, Andernos, Lanton, Audenge et Mios afin d'assurer une meilleure connexion entre les modes de déplacements ;
- **La sécurisation des déplacements des piétons et cyclistes** sur le territoire ;
- L'incitation et accompagnement à la mise en œuvre des **plans de mobilité autour des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire** ;
- Le développement d'une **fonction de conseil en mobilité** ;
- Le déploiement d'une **politique de sensibilisation et de communication** autour des offres de mobilité ;
- La mise en œuvre d'une **gouvernance partagée** de la mobilité.

➤ **Scénario n°1 : un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental.**

Le scénario n°1 comprend essentiellement le socle commun d'actions issues des schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN :

- Mise en œuvre d'une gouvernance partagée de la mobilité au niveau de la COBAN
- Incitation et accompagnement à la mise en œuvre de plans de mobilité
- Création d'une plateforme d'information sur la mobilité
- Renforcement des pôles d'échanges existants de Marcheprime et Biganos
- Amélioration des transports collectifs existants (ligne Transgironde n°610, Transport à la demande)
- Implantation de 5 carrefours de mobilité dans les centres urbains de Lège, Andernos, Lanton, Audenge et Mios, pour une meilleure connexion entre les modes de déplacements
- Création de 2 bretelles de liaison routière à Blagon (RD106/RD5) et Marcheprime (RD5/RD1250)

➤ **Scénario n°2 : un projet qui améliore l'attractivité des transports en commun et permet un début d'apaisement sur la RD3.**

- Socle commun d'actions
- Création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés
- Liaisons entre les centres urbains et les pôles d'échanges secondaires par navettes et pour les piétons et cyclistes
- Aménagements de sécurité pour les piétons et cyclistes, et développement des liaisons cyclables intercommunales
- Poursuite de la transformation de la RD3 en voie urbaine
- Transformation des pistes forestières 209/210 en voie routière de délestage pour capter 15 à 25% du trafic de la RD3

- 2 liaisons routières complémentaires possibles : contournement de Lège au nord, et liaison avec l'échangeur n°1 de l'A660 au sud

➤ **Scénario n°3 : un projet qui privilégie les modes doux, renforce les transports en commun et assure un apaisement renforcé de la RD3.**

- Socle commun d'actions
- Création de 5 pôles d'échanges secondaires en retrait des secteurs urbanisés
- Liaisons entre les centres urbains et les pôles d'échanges secondaires par navettes et pour les piétons et cyclistes
- Aménagements de sécurité pour les piétons et cyclistes, et développement des liaisons cyclables intercommunales
- Poursuite de la transformation de la RD3 en voie urbaine avec des zones de circulations apaisées
- Création d'une nouvelle ligne de bus interurbaine en connexion avec le pôle intermodal de Marcheprime
- **Priorisation des transports en commun** aux carrefours avec évolution vers un fonctionnement partiel de **type transport en commun en site propre**
- Utilisation des emprises d'une ligne RTE pour la création d'une voie rétro-littorale afin de capter 25 à 35% du trafic de la RD3
- 2 liaisons routières complémentaires possibles : contournement de Lège au nord, et liaison avec l'échangeur n°1 de l'A660 au sud

4b) Comment les scénarios du projet ont-ils été élaborés ?

L'ensemble des collectivités compétentes en matière de mobilité ont été associées à l'élaboration des scénarios.

Les scénarios proposés à la concertation s'appuient sur trois procédures.

- **Une phase de pré-concertation** qui a été mise en place avec les acteurs du territoire pour préciser les principaux objectifs et enjeux du projet. Entre octobre 2017 et janvier 2018, **plus d'une centaine d'acteurs publics, socio-économiques et associatifs du territoire ont participé à la phase de pré-concertation** qui a notamment consisté en 9 ateliers thématiques. Cela a permis de **faire ressortir les principaux enjeux à prendre en compte pour l'élaboration du projet** ainsi que **d'envisager différentes réponses pour faire évoluer le système des mobilités existant**.
- **Un diagnostic territorial** qui a été réalisé entre 2017 et début 2018 pour affiner la connaissance du territoire, nourrir les scénarios et les échanges de la concertation préalable.
- **Les deux schémas (Mobilités et modes doux)** élaborés avec l'appui du CEREMA au cours de l'année 2017 puis approuvés par la COBAN le 13 février 2018.

4c) La cohabitation des navettes et des cyclistes sur la piste cyclable ne représente-t-elle pas un danger ?

Lors des ateliers de pré-concertation de fin d'année 2017 avec les acteurs du territoire, il a été souligné les difficultés de circulation de la ligne Transgironde n°610 entre Lège-Cap-Ferret et Biganos sur la RD3. Cette situation, s'expliquant notamment par le trafic important sur cette RD, est sans doute à l'origine des retards pris par cette ligne et sa faible attractivité (200 voyageurs par jour).

Ce constat est à l'origine du souhait émis par plusieurs participants de voir la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre sur cet axe.

Un débat s'est alors installé concernant l'opportunité de mobiliser les emprises de la piste pour mettre en service un « tram-train ».

Les porteurs du projet considèrent que cette solution ne peut être mise en œuvre dans un horizon proche. Elle doit au préalable reposer par quelques étapes évaluées qui permettront de vérifier son potentiel à capter beaucoup plus de voyageurs que l'actuelle ligne 610.

Dans ce cadre, la solution d'une navette de faible capacité mais avec des fréquences renforcées nous semble être une de ces étapes préalables.

D'autre part, il nous semble que la solution navette, beaucoup plus souple qu'un tram-train est également favorable en termes de sécurité pour les cyclistes.

Un atelier spécifique à un scénario « tram-train » est programmé courant juin : voir article « 5a) ».

4d) Pourquoi Arès ne bénéficie pas d'un aménagement routier entre le futur rond-point d'Andernos et la RD106 ?

Les « scénarios routiers » proposés ont cherché, autant que faire se peut, à privilégier l'utilisation d'éléments fragmentants du territoire déjà existants (Routes, pistes forestières, lignes RTE, ...) de façon à limiter les impacts sur les milieux naturels.

La liaison directe entre le rond-point du casino et la RD106 a déjà été envisagée. Toutefois, le rallongement de parcours induit par l'utilisation de la RD215 au lieu d'un trajet direct est de l'ordre de 2' à 2'30". Compte tenu des enjeux environnementaux de la coulée verte du Cirès et des milieux avoisinants, cette option n'a pas été retenue.

4e) Depuis Arès, pourquoi n'y a-t-il pas une ligne de bus directe vers Bordeaux ?

Le scénario n°3 propose 2 dispositifs visant à améliorer la desserte de Bordeaux :

- Le premier concerne la création de pôle d'échanges secondaires en limites urbaines. Un pôle d'échanges est ainsi prévu sur la commune d'Andernos sur l'avenue de Bordeaux au-delà de l'aérodrome. Ce pôle sera desservi par l'actuelle ligne de bus n°601 de Transgironde qui pourrait de ce point desservir la Métropole Bordelaise sans traverser les agglomérations de Lège-Cap-Ferret et d'Andernos ;
- Le second désigne la création d'une nouvelle ligne interurbaine reliant le nouveau pôle d'échanges d'Andernos au train express régional en gare de Marcheprime. L'objectif est bien d'améliorer l'accessibilité du Train et de la Métropole Bordelaise aux habitants des communes du Nord du territoire de la COBAN. Dans ce cas, la gare Saint Jean et le centre de Bordeaux seraient situés à environ une heure des habitants des communes d'Arès et Andernos.

4f) A quand une piste cyclable jusqu'à Lubec (la route est très dangereuse) ?

Les scénarios n°2 et n°3 proposent, conformément aux détails proposés dans le dossier de concertation et l'article « a » de cette FAQ à améliorer les conditions de déplacement des vélos par la réalisation d'aménagements de sécurité et le développement des liaisons cyclables intercommunales sur les itinéraires suivants :

- Andernos-les-Bains / carrefour de Querquillas ;
- **Audenge / Lubec (en passant par le parc d'activités) ;**
- Marcheprime (pôle d'échanges intermodal) / Zone d'activité / Lacanau-de-Mios ;
- Biganos / Marcheprime en passant par les Argentières ;
- Mios / Lacanau-de-Mios / les Argentières (2 dispositifs visant à améliorer la desserte de Bordeaux).

4g) Crédibilité de la démarche – Choix d'un scénario par les porteurs du projet

La démarche de concertation préalable sur le projet de déplacements durables du nord Bassin est portée par les 8 communes, la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN), le SYndicat mixte du Bassin d'ARcachon et du VAL de l'Eyre (SYBARVAL) et la Région Nouvelle Aquitaine.

Les scénarios présentés dans les supports de la concertation (dossier de concertation, dépliants, ...) ont été validés par le comité de pilotage réunissant l'ensemble de ces acteurs. L'absence d'un de ces acteurs à une ou plusieurs dates de la concertation préalable ne peut suffire à dénoncer le portage politique collectif du projet. Le détail des scénarios rappelés à l'article « 4a) » de cette FAQ montrent que toutes ces collectivités sont impliquées dans la mise en œuvre des actions de façon proportionnelle à leurs compétences respectives : la Région (Train et lignes

Transgironde), COBAN (avec les 2 schémas (mobilités et modes doux) récemment approuvés et leur prise de la compétence transport), les communes (aménagement des espaces publics en agglomération et voies communales) et le Département de la Gironde (pistes cyclables, aires de covoiturage, routes départementales, chemins de randonnées, ferry, ...).

Les 3 scénarios proposés sont des scénarios qui sont apparus pour ces collectivités locales comme présentant un « rapport coût / efficacité » adapté aux objectifs retenus pour le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin. Le scénario 1 privilégiant les aspects coûts et milieux naturels et les scénarios 2 et 3 la recherche d'une évolution plus ou moins forte du système des mobilités existant.

Comme précisé à l'article « 4c) » de cette FAQ, un scénario « tram-train » n'a pas été retenu à court terme dans les scénarios. Il pourrait s'inscrire dans une évolution à long terme du scénario 3 après plusieurs étapes intermédiaires qui seront évaluées pour vérifier son potentiel à capter beaucoup plus de voyageurs que l'actuelle ligne 610.

Sous le contrôle de la Commission nationale du débat public représentée par Madame Sarriquet, la concertation préalable propose, sur une durée de 6 semaines, 15 rencontres aux personnes intéressées pour prendre connaissance du projet, débattre des scénarios et proposer des améliorations.

Le Département de la Gironde et les collectivités locales compétentes en matière de mobilité seront amenés à choisir un scénario pour le projet de déplacements durables du nord Bassin à l'issue de cette phase de concertation préalable. Ce choix fera l'objet d'une communication auprès du public.

4h) Ne peut-on pas trouver un compromis afin de s'écarter des zones d'habitation du secteur de Mouchon et de Lubec et de tenir compte des activités économiques existantes ?

Les trois scénarios proposés pour améliorer le système des mobilités existant sont illustrés par des représentations cartographiques de façon à en faciliter la compréhension.

Les scénarios 2 et 3 proposent un délestage du trafic de la RD3 de son trafic par la création d'une nouvelle voie en retrait des secteurs urbanisés. Ces 2 scénarios se distinguent par l'utilisation de 2 opportunités de passage (pistes forestières et lignes RTE) plus ou moins éloignées des secteurs urbanisés.

La concertation à travers ces 2 scénarios doit permettre aux participants d'évaluer l'intérêt du rapprochement de cette nouvelle voie sans en préciser le tracé exact.

A l'issue de la concertation, si l'opportunité de réaliser une nouvelle voie est démontrée, le positionnement (tracé) sera alors examiné à l'intérieur de couloirs pouvant varier de 300 mètres minimum à plus de 1000 mètres dans les secteurs suivants :

- Mouchon, entre RD3e9 et RD3e10, à Lanton,
- Secteur compris entre la zone d'activité et Hougueyra (RD5) à Audenge,
- Secteur compris entre Hougueyra et Lubec (RD5) à Audenge,
- Exploitation de l'entreprise agricole CERTLANDES à Audenge.

Le positionnement précis de toute nouvelle infrastructure fera l'objet d'une étude d'impact approfondie qui permettra de préciser le tracé et ses éléments techniques afin d'éviter ses différents impacts sur les populations et sur l'environnement notamment, ou d'en réduire les effets. Dans tous les cas, il s'agira d'une route classique dite bidirectionnelle, c'est-à-dire à 1 voie par sens. Il ne s'agira pas d'une 2x2 voies comme peut l'être la RD106 entre Andernos et Saint Jean d'Illac.

A l'issue de la concertation préalable, le public sera associé à la réflexion sur ces points particuliers, notamment à travers la réalisation d'ateliers thématiques par quartier par exemple. Cette concertation préalable peut aussi être le moment d'exprimer des attentes sur les conditions de réalisation d'une éventuelle nouvelle voie routière dans la manière dont elle pourra s'intégrer à proximité de secteurs urbanisés ou d'autres éléments présents sur le territoire.

4i) Pourrait-on envisager de revoir les fréquences de la ligne 610 et les possibilités de correspondance avec la gare de Biganos avant même de lancer un projet quelconque

A l'heure actuelle, les horaires de la ligne 610 sont calés sur plusieurs besoins de desserte et ou de correspondance : la ligne 601 au Nord, la ligne TER au Sud et à la fois en direction de Bordeaux ou Arcachon et la desserte d'établissements jalonnant la RD3. Les temps de correspondances sont décrits dans la fiche de la ligne 610 éditée par la Région : le matin, ils varient entre 10 et 20 minutes selon l'horaire choisi. Néanmoins, vous pouvez constater des retards, que ce soit sur la ligne 610 ou la ligne TER qui rendent ces temps de correspondance variables. La fiche horaire est consultable au lien suivant : <https://www.transgironde.fr/ftp/lines/siv-610-hiver.pdf>

Dans le cadre des actions prévues au socle commun, la COBAN a souligné sa volonté d'améliorer les fréquences des transports collectifs.

Du fait de son nouveau statut d'autorité organisatrice de la mobilité, la COBAN se structure et définit sa politique de mobilité sur différents aspects (stratégique, financier, technique).

Dans le cadre de cette prise de compétence, administrativement en vigueur au 1^{er} janvier 2018, celle-ci sera opérationnellement effective au 1^{er} janvier 2019. Pour parvenir à cette étape, la COBAN doit négocier le transfert de compétence avec la Région Nouvelle-Aquitaine qui gère les lignes interurbaines du réseau TransGironde (601 et 610).

Actuellement, ces négociations sont en cours. La question de l'autorité gestionnaire des lignes interurbaines reste à décider. Pour l'heure, la Région reste l'autorité compétente.

Dans l'hypothèse où la COBAN reprendrait la gestion de la ligne 610 (Andernos – Mios – Belin-Béliet), des évolutions d'exploitation de la ligne ont été esquissées dans son Schéma des Mobilités. Une solution possible serait une exploitation en boucle de la ligne 610. Il s'agit de renforcer les rotations sur des tronçons plus courts, (Arès – Audenge & Audenge – Mios) pour optimiser la desserte locale et la rendre plus efficace. Une très bonne fiabilité des circulations de transport en commun sur l'axe RD3 ne sera facilitée que par un délestage de la RD3 et une redistribution des espaces de circulation pour prioriser, ne serait-ce que ponctuellement, la circulation des bus, autocars (couloirs dédiés, priorité aux feux, etc.)

4j) Serait-il possible d'avoir une ligne de bus qui partirait de Marcheprime longerait l'avenue de Verdun à Lacanau de Mios pour aller au pôle Santé de la Teste de Buch ?

Le besoin de développer des offres de transport complémentaires au niveau du pôle d'échanges intermodal de Marcheprime (PEI) est évident.

A l'heure actuelle, ce PEI n'est pas desservi par une ligne urbaine ou interurbaine. Il est situé à un croisement de flux Nord/Sud et Est/Ouest et constitue une porte d'entrée (ou de sortie du territoire). De plus, sa proximité avec l'échangeur de l'A63, une zone d'activité en développement, le pôle majeur d'emplois que sont le CEA Cesta et le Laser Mégajoule, il apparaît évident de proposer une offre de transport en commun.

Le scénario 3 propose de créer une nouvelle liaison interurbaine reliant le PEI de Marcheprime aux pôles de mobilité secondaires créés par la voie routière nouvelle.

Dans une perspective plus large, la Communauté de communes du Val de l'Eyre a élaboré un Schéma des Mobilités, dans lequel le besoin d'une nouvelle liaison intercommunale est mis en avant. Cette liaison relirait Belin-Béliet à Marcheprime, en passant par Le Barp et le CEA Cesta.

Si une ligne de bus reliant Marcheprime à La Teste n'est pas prévue à proprement parler, de nouvelles lignes de transport en commun connectant le PEI de Marcheprime sont imaginées. La connexion de transports routiers en gare permet une multimodalité renforcée, notamment pour emprunter un train et se connecter au Sud Bassin avec ses gares et le réseau Baïa qui dessert le Pôle de Santé.

4k) Ne peut-on pas envisager deux lignes de navettes électriques se partageant le tronçon Lège-Biganos ?

Le schéma des mobilités élaboré par la COBAN propose la requalification de la ligne 610 par un fonctionnement en 2 boucles : une première entre Lège-Cap-Ferret et Audenge et une seconde entre Audenge et Mios passant par la gare de Facture. Ce fonctionnement pourra prendre en partie la piste cyclable existante.

Cette action n'est pas, à ce stade, approfondie sur la technologie ou la motorisation même des véhicules assurant ce fonctionnement, toutefois, avec les progrès technologiques, la solution « électrique » peut faire partie des solutions.

Le choix d'un système électrique est effectivement envisageable.

4l) Pourquoi ne pas laisser un projet de tram sur site propre ou sur les emprises cyclables et voies SNCF ?

Cette proposition est ressortie à plusieurs reprises lors de la pré-concertation et de la concertation. Cette question fait débat et aucune réponse définitive (positive ou négative) ne peut être apportée à ce stade.

Un atelier concernant l'opportunité d'un transport en commun en site propre a été programmé le 25 juin 2018 à Lanton.

Un expert a été désigné pour apporter différentes réponses au participant.

Pour connaître le contenu des débats et des exposés vous pouvez aller en sous-rubrique « compte-rendu des rendez-vous de la concertation ».

4m) Où sont les pistes cyclables en particulier sur Lanton ?

Le projet (PDDNB) propose de créer des continuités cyclables entre les pôles d'échange secondaire créés en retrait des zones urbanisées et les centres-bourg de même que vers les hameaux (Lubec, ...). Ces continuités sont repérées en jaune sur les plans du dossier.

4n) Concernant les bus et la navette ? quels horaires ? Quelle fréquence ?

Des discussions sont encore en cours entre la COBAN et la Région concernant les conditions du transfert de la compétence transport.

Le constat d'une offre insuffisante en transport en commun est partagé par l'ensemble des usagers. Tout est à repenser sur le territoire en matière de transport collectif. L'objectif est bien d'améliorer la desserte des différents pôles d'intérêt du territoire et d'améliorer la fréquence et la vitesse commerciale des transports en commun pour les rendre plus concurrentiels vis-à-vis de la voiture.

En suivant l'achèvement de la phase de concertation et selon l'orientation qui sera donnée à ce dossier, une réflexion particulière sera conduite par la COBAN concernant les itinéraires, les horaires et les fréquences des bus.

4o) Pourquoi aller mettre le service de bus en périphérie des villes ?

Les propositions faites dans les scénarios 2 et 3 visent à apaiser la RD3 pour y favoriser les modes actifs sur de courtes distances ainsi que les transports en commun.

Plusieurs solutions de transport en commun sont envisagées selon les objets de déplacement et les points de desserte :

- une évolution de la ligne 610 par un fonctionnement en boucle (la première entre Lège et Audenge, la seconde entre Audenge et Mios) est proposée. La RD3, les centralités urbaines et les centres de vie doivent bénéficier d'un service de transport à vocation de desserte locale.
- Le PDDNB propose également un service rapide à destination de la gare de Marcheprime pour les communes du Nord (Lège, Arès, Andernos et Lanton). Cette ligne rapide circulerait sur la nouvelle voie aurait pour origine Andernos et desservirait les 5 pôles d'échanges secondaires avant d'arriver à la gare de Marcheprime.

4p) Est-il possible de mixer les solutions des différents scénarios?

Il est possible de mixer les solutions proposées dans les différents scénarios. Cette mixité pourra résulter des travaux réalisés en atelier et des propositions d'amélioration des scénarios proposées par les participants.

4q) Pourquoi ne pas raccorder la piste cyclable existante aux plages, bassin de baignade, bourgs, écoles commerces, campings ?

Des réflexions et travaux sont actuellement en cours pour terminer des tronçons de pistes cyclables au sein de la COBAN. Les maires des communes qui ont compétence en matière d'aménagement de voirie en agglomération s'engagent également à travailler sur la création de nouvelles voies dédiées aux cyclistes.

4r) Pourquoi ne pas créer de pistes cyclables entre les pôles d'échange ?

Des liaisons en bus sont proposées entre les pôles d'échanges secondaire proposés dans les scénarios 2 et 3. Des liaisons cyclables ou voies dédiées peuvent également être envisagées. Une attention particulière sera accordée aux équipements qui pourront être mis à disposition pour les cyclistes dans les pôles d'échanges (abris sécurisés, système de gonflage, VAE en libre service...).

4s) Pourquoi ne pas remettre en état les pistes forestières notamment celle qui relie Blagon à Lubec pour délester la RD3 ?

Cette solution est envisagée dans le scénario 2, les pistes forestières dans leur état actuel n'étant pas dimensionnées pour accueillir un nombre trop important de véhicules.

4t) Est-il possible à ce stade d'avoir une information sur les coûts d'investissement de chaque scénario par collectivité ?

A ce stade de l'opération (concertation préalable), il est important de justifier l'opportunité de l'opération (PDDNB) et d'en arrêter les principes généraux en termes d'évolution du système des mobilités existant.

Une fois que ces éléments seront arrêtés, chaque collectivité engagera les études, les procédures et les financements qui relèvent de ses compétences.

4u) Avez-vous tenu compte de l'état actuel des pistes forestières dans le cadre du scénario 2 ?

Pour limiter la consommation de milieux naturels et les effets du projet sur l'environnement, le choix a été fait de privilégier le passage sur les infrastructures existantes. Toutefois, les pistes forestières existantes ne sont pas suffisamment larges ni structurées pour permettre la circulation routière. Le scénario 2 intègre donc l'adaptation de l'infrastructure existante de même que les contraintes liées à l'existante d'une ligne de transport électrique (Réseau RTE).

4v) Comment évaluer le projet dans sa globalité avec aussi peu d'éléments sur les transports en commun et les pistes cyclables ?

Le dossier de concertation, les diverses études proposées sur la page du projet ainsi que les différentes présentations réalisées apportent de nombreuses réponses à cette question.

D'autre part les différents ateliers réalisés en phase préparatoire de la concertation ainsi que les réunions de la concertation confirment l'insuffisance du système des mobilités existants et des transports en commun en particulier.

La modélisation d'un système de mobilité intégrant tous les supports de mobilité est délicate et discutable. Le maître d'ouvrage préfère aborder ce sujet en définissant des objectifs en termes de parts modales. Ainsi, aujourd'hui la part de la voiture est de 70%, celles des transports en commun de 3% et celle des modes actifs (Vélo + marche) égale à 25%.

Sur la métropole Bordelaise après tous les aménagements réalisés en matière de transports en commun, la part de ces derniers est de 12%.

Le territoire du Nord Bassin étant un secteur « peu dense » l'objectif raisonnable à viser est certainement intermédiaire.

Les maîtres d'ouvrage dans leurs démarches proposent d'avancer par étape en développant certains outils favorisant par exemple le report de l'usage de la voiture vers d'autres modes et en évaluant l'efficacité de ces outils. Ces outils sont détaillés dans le dossier de concertation.

Rappelons également que les Schémas des mobilités et des modes doux élaborés par la COBAN et validés en février 2018 témoignent de la réflexion qui est menée à l'échelle du territoire du Nord-bassin. Bien qu'il n'y ait pas d'objectifs chiffrés définis, les actions devraient permettre d'améliorer les transports en commun et les modes actifs sur le territoire.

4w) Scénario n°2 et traversée du Hameau de Lubec

Les comptages et les modélisations réalisés par Explain en 2017 identifient un trafic d'environ 3 300 véhicules actuellement en période normale comme en période estivale sur la RD5e5 au niveau du hameau de Lubec.

Le projet de contournement routier proposé dans le cas du scénario 2 intercepte la RD5e5 environ 800 m à l'Ouest du Hameau de Lubec. Ce contournement est susceptible d'augmenter le trafic de la RD5e5 dans la traversée de Lubec notamment pour les usagers venant du Nord et souhaitant se rendre à Marcheprime.

Les modélisations confirment cette possibilité. Le trafic s'élèverait alors à 3 700 véhicules par jour en période normale soit une augmentation d'environ 10% du trafic actuel.

5 - REPONSES A DES DEMANDES PARTICULIERES

5a) Demande d'une étude complémentaire pour un projet « Tram-train » entre Arès et Biganos - Organisation d'un atelier supplémentaire

Au cours des débats organisés à l'occasion des premiers rendez-vous de la concertation préalable, deux demandes sont intervenues relativement à la mise en place d'une solution du type « Tram-train » à voie unique entre Arès et Biganos :

- Faire réaliser une étude complète d'un projet de tram-train à voie unique ;
- Ajouter un quatrième scénario ou faire évoluer un des scénarios proposés avec cette solution ;

Dans ce cadre, le Département de la Gironde prévoit l'organisation d'un atelier de travail supplémentaire qui devra permettre aux participants de débattre de cette solution « Tram-train » et de son intégration dans le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin.

Cet atelier proposera un exposé des porteurs du projet « Tram-train » à voie unique, un exposé d'un expert dans la mise en œuvre de ce type de solution de déplacement et une présentation du département de la Gironde spécifique à cette thématique.

La date de cet atelier est arrêtée au lundi 25 juin à 18h30'.

Elle se déroulera au centre d'animation de LANTON.

La participation à cet atelier est subordonnée à inscription préalable obligatoire. Cette inscription doit se faire en adressant un mail à « contact-pddnb@gironde.fr ».

5b) Quelles garanties peut-on prévoir pour maîtriser l'urbanisation dans le cadre du projet de déplacements durables du nord Bassin ?

Par l'intermédiaire de leurs plans locaux d'urbanisme (PLU), les communes disposent des outils pour maîtriser le développement urbain et définir les espaces à protéger, à urbaniser, à aménager. Chaque document d'urbanisme s'inscrit dans la loi Littoral limitant les extensions d'urbanisation et dans le Code de l'urbanisme qui précise que l'aménagement urbain doit s'articuler avec les offres de mobilité.

La loi Littoral précise que toute extension de l'5b se réalise en continuité avec les agglomérations et villages existants. Ainsi, la création d'une nouvelle infrastructure routière fixerait de fait une limite d'urbanisation et rien ne se ferait à l'extérieur de cette voie.

L'urbanisation au Sud de l'A660 sur la COBAS constituait un exemple contraire. Précisons que dans ses derniers avis, le Préfet a mis fin à l'extension de cette urbanisation.

Dans le cas d'un scénario retenu qui comprendrait une nouvelle infrastructure routière, il pourrait être défini un espace tampon inconstructible de part et d'autre. Les distances de 150 mètres ou 300 mètres envisagées dans certaines études sont indicatives. Elles dépendent entre autres du positionnement du tracé par rapport à l'urbanisation existante et aux limites d'urbanisation prévues dans les Plans Locaux d'Urbanisme. Dans le cas d'un scénario proche des secteurs urbanisés, les distances indiquées sont crédibles. Dans le cas d'un scénario plus éloigné, ces distances pourraient être équivalentes côté ouest et côté est.

Ce principe doit d'une part permettre d'éviter toute extension de l'urbanisation en rapport avec la création d'une nouvelle route et, d'autre part, s'inscrire dans le cadre de mesures compensatoires visant à préserver les espaces naturels contigus à l'aide de protections foncières.

5c) Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme du territoire ?

Le projet doit être compatible avec les documents d'urbanisme déjà approuvés.

Dans le cas d'un scénario qui proposerait la création d'une nouvelle infrastructure nécessitant la création d'un emplacement réservé non prévu dans un plan local d'urbanisme, une procédure de mise en compatibilité serait engagée dès lors que cette infrastructure serait déclarée d'utilité publique.

Les documents d'urbanisme en cours d'élaboration (SCOT, ...) devront tenir compte du Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin si le bilan de la concertation permet de confirmer l'opportunité de ce projet et de définir les orientations à suivre pour faire évoluer le système des mobilités actuel.

5d) Pourquoi ne pas concevoir les déplacements à l'échelle du Pays BARVAL ?

A l'échelle du Pays Barval (composé des trois Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) que sont la COBAS, la COBAN et le Val de l'Eyre), deux, la COBAS et la COBAN, ont la compétence d'Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) du fait de leur statut de Communauté d'Agglomération (depuis le 1^{er} janvier 2018).

Ces 2 territoires ont donc la compétence pour décider, organiser et gérer l'offre de mobilité sur leur périmètre administratif.

Bien que n'ayant pas la compétence d'AOM, la Communauté de communes du Val de l'Eyre se préoccupe des enjeux mobilité de son territoire en plein dynamisme démographique. C'est dans cette logique qu'elle a élaboré ses Schémas des Mobilités et des Modes doux, à l'instar de la COBAN.

La conception des déplacements est donc réfléchi sur les trois territoires du Pays.

Pour apporter de la cohérence aux démarches et favoriser le dialogue entre EPCI, le Pays Barval est missionné pour animer une feuille de route mobilité de façon à mettre en œuvre des projets de mobilité partagé par les trois territoires.

5e) Y'a-t'il eu une étude d'impact sur ces trois propositions ?

A ce stade, le projet de déplacements durables du Nord Bassin est constitué de schémas d'intention. Une évaluation de la sensibilité des milieux naturels a été réalisée mais aucune étude environnementale poussée de type étude

d'impact n'a été menée à ce jour. L'objet de l'étude réalisée était de caractériser les zones d'intérêt écologique du territoire.

A l'issue de la phase de concertation, si une nouvelle infrastructure était retenue, une étude d'impact environnemental serait bien entendue réalisée.

5f) Comment comptez-vous sécuriser le passage des animaux ?

Le projet retenu sera soumis à étude d'impact. Des inventaires seront réalisés dans ce cadre sur un cycle biologique de 12 mois permettant de dresser un état initial précis des habitats et espèces présents sur le territoire visé par les aménagements. Dans ce dossier, une attention particulière sera accordée aux continuités écologiques existantes qui constituent la trame verte et bleue du territoire. Des mesures spécifiques comme l'aménagement de passages à faune seront intégrées pour réduire l'impact de la fragmentation des habitats généré par une nouvelle infrastructure. En fonction des espèces visées, les solutions pourront être diverses (pose de clôture, passages hydrauliques, passages petite faune spécialisés ou non,...).

5g) Comment traiter les néo-déplacements ?

Les déplacements et les modes de déplacement sont amenés à évoluer durant les prochaines années. Les modes d'utilisation de la voirie sont amenés à évoluer avec l'apparition de nouveaux véhicules hybrides. De nouvelles règles de cohabitation entre les usagers seront à définir sur les routes existantes. Des zones de stationnement seront également nécessaires pour ces véhicules. Une attention particulière sera réservée à ces besoins dans la réflexion actuelle sur les déplacements.

D'autre part, les néo-déplacements sont souvent considérés comme des usagers vulnérables sur la route. Leur accueil sera d'autant plus facile que le PDDNB aura la capacité à délester la RD3 et les centres urbains de la circulation générale. La réalisation de zones apaisées telles qu'elles sont prévues dans les scénarios 2 et 3 va dans le sens d'un meilleur accueil sur l'espace public de ces nouveaux modes de déplacements.

5h) Pouvez-vous définir les principes auxquels doivent obéir les déplacements durables ?

La notion de « déplacement durable » également désignée sous le terme d'écomobilité, regroupe la conception, la mise en place et la gestion de modes de transport jugés moins nuisibles à l'environnement.

Le terme « durable » signifie que les solutions envisagées aujourd'hui pour répondre à des besoins actuels devraient intégrer des réponses pour les besoins des générations futures. A défaut, elles ne devraient pas compromettre la possibilité des générations futures à développer leurs capacités à se déplacer.

Ainsi, si on prend l'exemple d'une solution du type « tram-train » telle qu'elle a été envisagée dans le cadre de cette concertation, un scénario durable devrait être un scénario qui ne compromette pas la possibilité de mise en œuvre de cette solution si l'évolution des besoins en transport en commun justifiait ce type de solution à l'avenir.

5i) Demande de mobilisation des compétences de statisticiens reconnus

Concernant l'exploitation des données de la concertation préalable une demande particulière a été émise pour la désignation de statisticiens reconnus en vue d'extraire du matériel récolté le maximum de résultats statistiquement pertinents avant de procéder aux interprétations et à la rédaction du rapport de la concertation.

Une réponse à cette demande particulière sera proposée dans le bilan de la concertation dressé par les maîtres d'ouvrages.

5j) Création d'une liaison routière côté sud avec l'A660

Plusieurs contributions apportées au cours des débats ou par les supports participatifs proposés au cours de la concertation préalable ont concerné l'opportunité de la création d'une liaison routière côté sud avec l'A660.

Cette option, au même titre que celle concernant un contournement de la commune de Lège-Cap-Ferret, est proposée pour les scénarios 2 et 3.

Une réponse à cette demande particulière sera proposée dans le bilan de la concertation dressé par les maitres d'ouvrages.

5k) Mios ville isolée

Une contribution particulière fait état des difficultés de mobilité spécifiques à la ville de Mios. Que ce soit pour des déplacements internes à la ville ou des déplacements avec l'extérieur de la commune.

Les difficultés énoncées dans cette contribution ne sont en réalité pas spécifiques à la ville de Mios. Elles sont à l'image des difficultés rencontrées pour tous les habitants de la COBAN. Elles sont variables selon les catégories d'usagers (Personnes âgées, collégiens, lycéens, personnes en insertion professionnelle, etc.) et selon les motifs de déplacements (Loisirs, domicile-travail, courses, médecins, etc.).

Ces problèmes sont pris en compte dans le projet de déplacements durables du Nord-Bassin et seront traités dans la suite du projet. Les réponses seront multiples pour être adaptées aux difficultés identifiées. Elles seront construites par les différentes collectivités associées au projet pour apporter des solutions adaptées en termes de transports en commun, de déplacements actifs (vélo, marche, skate, ...) ou de déplacements motorisés.

Une réponse à cette demande particulière sera proposée dans le bilan de la concertation dressé par les maitres d'ouvrages.